

PUB-NO: DE003843616A1
DOCUMENT-IDENTIFIER: DE 3843616 A1
TITLE: Seat, in particular motor-
vehicle seat
PUBN-DATE: June 28, 1990

INVENTOR-INFORMATION:

NAME
COUNTRY
BEERBAUM, PETER DE
WEBER, JOHANN DE

ASSIGNEE-INFORMATION:

NAME
COUNTRY
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG DE

APPL-NO: DE03843616

APPL-DATE: December 23, 1988

PRIORITY-DATA: DE03843616A (December 23, 1988)

INT-CL (IPC): A47C001/031, A47C007/38 , B60N002/04
, B60N002/48

EUR-CL (EPC): B60N002/04 ; B60N002/48

US-CL-CURRENT: 297/61, 297/410

ABSTRACT:

CHG DATE=19990617 STATUS=0> A motor-vehicle seat
(1) comprises a seat part
(2) and a backrest (3) with a head restraint (12),
the two supporting rods (11)
of which are releasably fastened to a slide (13).
The latter is guided in a
sliding manner by a receptacle (14) which is
mounted on the lower side of a
frame transverse part (3') and protrudes downwards
from the latter. By means
of a **Bowden** cable (15) which is secured to the seat
part (2) and the wire cable
(15') of which engages on the slide (13), the head
restraint (12) is kept in
its position (d) as the seat part (2) is being
shifted from the high position
(a) into the low position (b). <IMAGE>

(19) BUNDESREPUBLIK

DEUTSCHLAND



DEUTSCHES

PATENTAMT

(12) Offenlegungsschrift

(11) DE 3843616 A1

(51) Int. Cl. 5:

B 60 N 2/48

B 60 N 2/04

A 47 C 7/38

A 47 C 1/031

DE 3843616 A1

(21) Aktenzeichen: P 38 43 616.7

(22) Anmeldetag: 23. 12. 88

(43) Offenlegungstag: 28. 6. 90

(71) Anmelder:

Bayerische Motoren Werke AG, 8000 München, DE

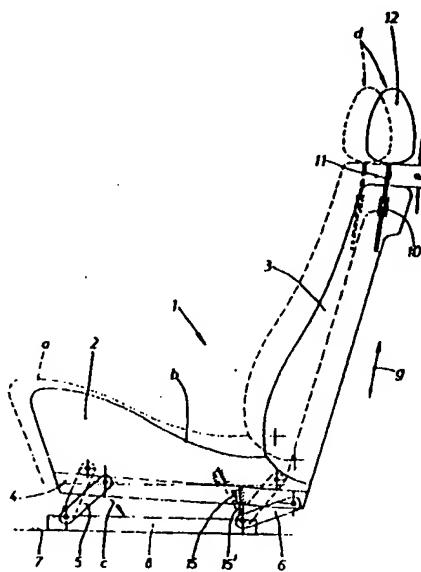
(72) Erfinder:

Beerbaum, Peter, 8055 Hallbergmoos, DE; Weber, Johann, 8000 München, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

(54) Sitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz

Ein Kraftfahrzeugsitz (1) besteht aus einem Sitzteil (2) und einer Rückenlehne (3) mit einer Kopfstütze (12), deren beide Tragstangen (11) an einem Schieber (13) lösbar befestigt sind. Dieser ist von einer an der Unterseite eines Rahmenquerteils (3') angebrachten und von dieser nach unten abstehenden Aufnahme (14) gleitend geführt. Durch einen am Sitzteil (2) festgelegten Bowdenzug (15), dessen Drahtseil (15') am Schieber (13) angreift, wird die Kopfstütze (12) bei Verlagerung des Sitzteils (2) von der hochgestellten Lage (a) in die niedergestellte Lage (b) in ihrer Höhenlage (d) gehalten.



DE 3843616 A1

Beschreibung

Die Erfindung bezieht sich auf einen Sitz der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten und aus der Patentanmeldung P 38 31 790.7 – 16 hervorgehenden Art.

Beim Gegenstand der älteren Patentanmeldung ist die lehnenseitige Aufnahme als ein Führungsgestell ausgebildet, das im wesentlichen aus zwei in parallelem Abstand voneinander liegenden Führungsschienen besteht. Diese sind am untenliegenden Schwenklager der Rückenlehne festgelegt und verlaufen lotrecht bis in den Bereich des oberen Drittels von deren Höhenerstreckung. Dadurch wird nicht nur das Gewicht des Sitzes erhöht, sondern es kann vor allem bei einem in Vordersitzen eines Personenkraftwagens angeordneten Führungsgestell mit diesem sehr leicht der Kniebereich von auf der Rücksitzbank sitzenden Fahrzeuginsassen in Berührung gelangen, was als unangenehm empfunden wird. Schließlich wird auch durch das Führungsgestell die Dicke der Rückenlehne erhöht.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, bei einem Sitz der im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 genannten Art die Aufnahme derart anzurichten und dabei so auszubilden, daß durch sie die Dicke der Rückenlehne kaum beeinträchtigt und das Gewicht des Sitzes nur unwesentlich erhöht wird, wobei die Aufnahme aber dennoch einfach und kostengünstig hergestellt werden soll. Dabei soll ferner die Rückenlehne mit der Kopfstütze dem Fahrzeuginsassen unabhängig von seiner Körpergröße nach jeder Höhenverlagerung des Sitzteils eine optimale Schutzwirkung bieten.

Zur Lösung der Aufgabe sind die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 dargelegten Merkmale vorgesehen.

Da die Aufnahme erfindungsgemäß im Bereich des oberen Rahmenquerteils der Rückenlehne angebracht ist, kann diese bei Druckbelastung vorteilhafterweise vollkommen behinderungsfrei durchfedern. Ferner wird die Dicke der Rückenlehne durch die Anordnung der vergleichsweise leichten Aufnahme am Rahmenquerteil nicht beeinflußt, so daß speziell der Bereich zwischen der Rückenlehne der Vordersitze eines Personenkraftwagens und der zugewandten Vorderkante der Rücksitzbank nicht vermindert wird. Da schließlich die Rückenlehne im Bereich des starren Rahmenquerteils ohnehin kaum auf Durchfederung belastet wird, wird auch nicht der Sitzkomfort durch die dort vorgesehene Aufnahme beeinträchtigt.

Die Aufnahme steht zweckmäßigerweise von der Unterseite des oberen Rahmenquerteils nach unten ab und verläuft dabei parallel zur Ebene der Rückenlehne. An einem an der Aufnahme höhenverschiebbar angeordneten Schieber können die Tragstangen der Kopfstütze in einfacher Weise lösbar befestigt werden, so daß diese bequem von oben montiert und demontiert werden kann (Merkmale der Patentansprüche 2 und 3). Es ist jedoch auch denkbar, die Tragstangen und den Schieber als ein einstückiges Teil auszubilden und dabei die Kopfstütze am oberen Endbereich der Tragstangen lösbar anzurichten.

Durch eine am Sitz angeordnete Höhenverstelleinrichtung – die in bekannter Weise aus einem über den Stützhebel betätigten Bowdenzug bestehen kann – weist die Kopfstütze unter jeweiliger Relativverschiebung ihrer Tragstangen in bezug zur Rückenlehne bei niedergestelltem Sitzteil einen Abstand gegenüber deren Oberkante auf, während die Kopfstütze bei hochge-

stelltem Sitzteil nahe dieser liegt. Hierfür kann eine Zugfeder längs des Rahmenquerteils oder im Bereich eines Seitenteils der Rückenlehne verlaufen, so daß die Zugfeder vorteilhafterweise sehr raumsparend und ohne Beeinträchtigung des Sitzkomforts untergebracht ist. Dabei greift am Schieber die Zugfeder und das Drahtseil des Bowdenzugs in unterschiedlichen Wirkrichtungen an (Merkmale des Patentanspruchs 4).

Gemäß den Merkmalen der Patentansprüche 5 und 6 kann am Schieber auch ein seinerseits am Rahmenquerteil schwenkbar gelagerter Winkelhebel angreifen, an dem seinerseits in Längsrichtung des Rahmenquerteils die Zugfeder und der Bowdenzug befestigt sind; dieser verläuft längs eines Seitenteils der Rückenlehne. Somit sind die Betätigungsselemente der Kopfstütze in optimaler Weise untergebracht und behindern nicht das Durchfedern der Rückenlehne. Falls beabsichtigt, kann nach einer Ausführungsart jedoch auch das Drahtseil des Bowdenzugs unmittelbar am Schieber angreifen.

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden im folgenden erläutert. Es zeigt:

Fig. 1 einen Fahrzeugsitz in Seitenansicht in hochgestellter und niedergestellter Lage des Sitzteils,

Fig. 1a einen Sitzteil mit einem zweiarmligen Stützhebel,

Fig. 2 eine vergrößerte Einzelansicht der Rückenlehne an deren Rahmenquerteil die Aufnahme für eine Kopfstütze angebracht ist, wobei am Schieber der Aufnahme eine Zugfeder und ein längs des Seitenteils verlaufender Bowdenzug angreift,

Fig. 3 eine im Bereich eines Seitenteils der Rückenlehne verlaufende Zugfeder und am Schieber festgelegtes Drahtseil des Bowdenzugs,

Fig. 4 und 5 eine Betätigung des Schiebers durch einen am Rahmenquerteil angelenkten Winkelhebel, an dem eine Zugfeder und ein Bowdenzug angreift,

Fig. 6 einen Schnitt längs der Linie VI-VI in Fig. 5.

Der in Fig. 1 dargestellte Kraftfahrzeugsitz 1 besteht aus einem Sitzteil 2 und einer an diesem schwenkbar gelagerten Rückenlehne 3. Der Sitzteil 2 liegt seinerseits auf einem rahmenförmigen, etwa seiner rechteckförmigen Umrißkontur entsprechenden Tragteil 4 auf, an dem nahe der Vorderkante des Sitzteils 2 und im Bereich der Rückenlehne 3 zwei Stützhebel 5 und 6 angelenkt sind; diese sind ihrerseits mit ihren untenliegenden Endabschnitten an einer am Fahrzeugboden 7 längsverschiebbar angeordneten Führungsschiene 8 schwenkbar gelagert. Dabei wird der Sitzteil 2 und damit die Rückenlehne 3 von der in Fig. 1 mit gestrichelten Linien dargestellten hochgestellten Lage a nach Entriegeln einer nicht veranschaulichten Verriegelungsvorrichtung bei Belastung des Sitzteils 2 durch den Fahrzeuginsassen gegen Federwirkung in die mit durchgezogenen Linien gezeichnete niedergestellte Lage b verlagert, wobei die Stützhebel 5 und 6 in Pfeilrichtung c verschwenkt werden. Der Sitzteil 2 wird in der niedergestellten Lage b durch eine Arretiereinrichtung gehalten, nach deren Lösen er durch Federwirkung selbsttätig in die hochgestellte Lage a gelangt.

Wie in den Fig. 2 bis 5 ersichtlich, hat die Rückenlehne 3 einen rechteckförmigen Rahmen, wobei der obenliegende Rahmenquerteil 3' in seinem Längsmittelbereich mit zwei, im Abstand voneinander liegenden Durchgangsöffnungen 10 versehen ist. Diese sind von jeweils einer Tragstange 11 unter Bildung einer Gleitführung durchsetzt, während an den obenliegenden Endabschnitten der Tragstange 11 eine Kopfstütze 12

befestigt ist. Ferner sind die Tragstangen 11 mit ihren untenliegenden Endabschnitten an einem Schieber 13 lösbar angebracht, der seinerseits in bezug zu einer am oberen Rahmenquerteil 3' befestigten und von dessen Unterseite lotrecht nach unten abstehenden, höhenverlagerbaren Aufnahme 14 verschiebbar geführt ist. Diese hat einen rechteckförmigen Querschnitt, dessen Breitseiten parallel zur Ebene der Rückenlehne 3 verlaufen, wobei am freien Endabschnitt der Aufnahme 14 seitlich abstehende Anschläge 14' ausgebildet sind. Damit die Aufnahme 14 und der Schieber 13 unter möglichst geringer Reibung relativ zueinander lotrecht verlagerbar sind, trägt dieser im Bereich zweier Abwinkelungen jeweils ein Kunststoffteil 13', in deren einander zugewandten U-förmigen Aufnahmenuten der Rand der Aufnahme 14 verläuft (Fig. 6).

Wie in Fig. 2 ersichtlich, ist am obenliegenden Rand des Schiebers 13 und in dessen Längsmitte das Drahtseil 15' eines Bowdenzugs 15 befestigt, das längs des Seitenteils 3" der Rückenlehne 3 verläuft. Dabei ist der untenliegende Endabschnitt der Hülle des Bowdenzugs 15 etwa waagrecht am Sitzteil 2 festgelegt, wie Fig. 1a zeigt. Ferner ist an der Unterseite des Schiebers 13 eine Zugfeder 17 oder dergleichen Federelement befestigt, deren gegenüberliegendes Ende an einem Teil der Rückenlehne 3 gegebenenfalls unter Zwischenschaltung einer sie stets unter Vorspannung haltenden Ausgleichseinrichtung festgelegt ist. Das Zusammenwirken des Bowdenzugs 15 und der Zugfeder 7 beim Verlagern des Sitzteils 2 und der Rückenlehne 3 zwischen der hochgestellten Lage a und der niedergestellten Lage b unter angrenzender Beibehaltung der Höhenlage d der Kopfstütze 12 in Bezug zum Fahrzeugboden 7 wird für sämtliche Ausführungsarten nach Erläuterung der übrigen Figuren geschildert.

Bei der in Fig. 3 dargestellten Ausführungsart ist die Zugfeder 17 mit einem Endbereich am Seitenteil 3" der Rückenlehne 3 befestigt, während am gegenüberliegenden Endbereich der Zugfeder 17 ein Verlängerungsseil 17' befestigt ist, das über zwei Umlenkrollen 16 zum Schieber 13 verläuft und an diesem befestigt ist. Gleichermaßen kann natürlich auch die Zugfeder 17 längs des obenliegenden Rahmenquerteils 3' verlaufen und mit einem Endbereich an diesem befestigt sein, während vom gegenüberliegenden Endbereich das Verlängerungsseil 17' über eine Umlenkrolle 16 zum Schieber 13 geführt ist. An diesem ist ferner das Drahtseil 15' des Bowdenzugs 15 angebracht, während dessen Hülle an der Unterseite der Aufnahme 14 befestigt. Dabei ist der gegenüberliegende Endabschnitt der Bowdenzughülle etwa lotrecht am Sitzteil 2 angebracht, während das Drahtseil 15' am Stützhebel 6 im Bereich der führungsseitigen Anlenkung oder auch nahe dieser angebracht ist (Fig. 1).

Fig. 4 zeigt eine Ausführungsart, bei der am Rahmenquerteil 3' der Rückenlehne 3 ein Winkelhebel 19 schwenkbar gelagert ist, dessen erster Schwenkarm 19' an seinem freien Endabschnitt einen Längsschlitz 20 aufweist. In diesen greift ein an einem lotrechten Fortsatz 13" des Schiebers 13 angebrachter Führungsstift 21 längsverschiebbar ein. Am zweiten Schwenkarm 19" des Winkelhebels 19 greift dagegen die Zugfeder 17 an, die mit ihrem gegenüberliegenden Endbereich am Rahmenquerteil 3' befestigt ist und dabei parallel zu diesem verläuft. Darüber hinaus ist am zweiten Schwenkarm 19" das Drahtseil 15' des Bowdenzugs 15 befestigt, das längs des Seitenteils 3" verläuft. Anstelle der Befestigung des Drahtseils 15' des Bowdenzugs 15 am zweiten

Schwenkarm 19" kann dieses auch am Schieber 13 festgelegt werden, wie in Fig. 4 mit strichpunktiierten Linien dargestellt ist; die Hülle des Bowdenzugs 15 ist dabei an der Aufnahme 14 angebracht. Durch die außerhalb des Winkelbereichs des Winkelhebels 19 liegende und mit Vorspannung an der Rückenlehne 3 angebrachte Zugfeder 17 wird durch deren Wirkung der erste Schwenkarm 19' nach oben verlagert.

Die in Fig. 5 dargestellte Ausführungsart ist mit der in Fig. 4 veranschaulichten Ausführungsart weitgehend gleichartig (daher sind für gleiche Teile auch gleiche Bezugsziffern vorgesehen), lediglich mit dem Unterschied, daß die am zweiten Schwenkarm 19" des Winkelhebels 19 angreifende Zugfeder 17 dessen innenliegendem Winkelbereich zugewandt ist, so daß der erste Schwenkarm 19' durch die Wirkung der mit ihrem rückwärtigen Endbereich am Rahmenquerteil 3' mit Vorspannung festgelegten Zugfeder 17 abwärts verschwenkt wird. Am zweiten Schwenkarm 19" greift ferner das Drahtseil 15' des im Bereich des Seitenteils 3" verlaufenden Bowdenzugs 15 an.

Die in Fig. 1 dargestellte Befestigung der Hülle des Bowdenzugs 15 am Sitzteil 2 ist für die Verlagerung der Rückenlehne 3 gemäß den Ausführungsarten nach den Fig. 3 und 4 vorgesehen. Die in Fig. 1a gezeigte, sitzteilseitige Anordnung des Bowdenzugs 15 und die Betätigung von dessen Drahtseil 15' dient dagegen für die in den Fig. 2 und 5 veranschaulichten Ausführungsarten.

Erläuterung der Fig. 3

Die Hülle des Bowdenzugs 15 ist mit einem Endabschnitt wie in Fig. 1 ersichtlich am Sitzteil 2 lotrecht oder schräg festgelegt. Wird der Sitzteil 2 und damit die Rückenlehne 3 des Kraftfahrzeugsitzes 1 von der hochgestellten Lage a in die niedergestellte Lage b verlagert (abwärts gerichtete Richtung des Doppelpfeils g), so wird auch die Hülle des Bowdenzugs 15 an ihren beiden Endabschnitten in bezug zum dabei festliegenden Drahtseil 15' abwärtsverlagert. Bei der hierbei erfolgenden Relativverschiebung zwischen den Tragstangen 11 und dem Rahmenquerteil 3' sowie der Aufnahme 14 und dem Schieber 13 verbleibt die Kopfstütze 12 durch die Wirkung der Zugfeder 17 wie stets — die dabei auch das am Schieber 13 festgelegte Drahtseil 15' nach oben gerichtet hält und damit auf Zug belastet — etwa in ihrer Höhenlage d. Zwischen der Unterkante der Kopfstütze 12 und der Oberkante der Rückenlehne 3 entsteht dabei ein Abstand e. Beim Verlagern des Sitzteils 2 in die hochgestellte Lage a (nach oben gerichtete Richtung des Doppelpfeils g) gleitet das Verlängerungsseil 17' über die Umlenkrollen 16.

Erläuterung der Fig. 4

Wie ersichtlich, kann die Hülle des Bowdenzugs 15 entweder am Rahmenquerteil 3' oder an der Aufnahme 14 angebracht sein, während das Drahtseil 15' entweder am zweiten Schwenkarm 19" oder am Schieber 13 angreift. In hochgestellter Lage a des Sitzteils 2 und damit der Rückenlehne 3 wird die Kopfstütze 12 durch die Wirkung der am zweiten Schwenkarm 19" angreifenden Zugfeder 17 in der Höhenlage d gehalten, in der sie auch beim Verlagern des Sitzteils 2 in die niedergestellte Lage b verbleibt. Analog wie bei Fig. 3 geschildert, wird dabei die Hülle des Bowdenzugs 15 an ihren beiden Endabschnitten und bei beiden Anbringungsarten abwärts verlagert. Falls hierbei die Zugfeder 17 unter-

schiedlich ausgelängt und dadurch der Winkelhebel 19 verschwenkt wird, so werden die Schwenkbewegungen an dessen erstem Schwenkarm 19' durch den Längsschlitz 20 ausgeglichen.

Bei dem in Fig. 1a dargestellten Sitzteil 2 ist ein hinterer Stützhebel 60 zweiarmig ausgebildet, wobei der erste Hebelarm 60' an der Führungsschiene 8 und an der Unterseite des Sitzteils 2 angelenkt ist, während an dem etwa lotrecht über dessen Unterseite hinausragenden zweiten Hebelarm 60'' das Drahtseil 15' des Bowdenzugs 15 angreift. Dessen Endabschnitt verläuft etwa parallel zur Unterseite des Sitzteils 2, wobei sich an den Endabschnitt ein U-förmiger Bogenabschnitt anschließt. Dieser dient zum Ausgleich von Längenveränderung des Bowdenzugs 15, welche insbesondere bei Schwenkbewegungen der Rückenlehne 3 entstehen können.

Erläuterung zu Fig. 2

Die Längserstreckung des Bowdenzugs 15 und dessen Drahtseil 15' ist derart abgestimmt, daß durch diesen die Kopfstütze 12 in ihrer Höhenlage *d* gehalten wird. In dieser verbleibt auch die Kopfstütze 12 beim Verlagern des Sitzteils 2 von der hochgestellten Lage *a* in die niedergestellte Lage *b*, wobei jedoch durch das Rückwärtsverlagern des zweiten Hebelarms 60'' des zweiarmigen Stützhebels 60 das Drahtseil 15' geringfügig in Pfeilrichtung *f* verlagert werden kann. Beim Verlagern des Sitzteils 2 in die hochgestellte Lage *a* gleitet das Drahtseil 15' über die Umlenkrolle 16 und wird dabei von der Zugfeder 17 in Pfeilrichtung *f* auf Zug belastet (gegebenenfalls über die erwähnte Ausgleichseinrichtung).

Erläuterung der Fig. 5

Ebenso wie bei Fig. 2 ist auch die Längserstreckung des Drahtseils 15' des Bowdenzugs 15 so bemessen, daß durch diesen über den Winkelhebel 19 die Kopfstütze 12 in ihrer Höhenlage *d* gehalten wird. Beim Verlagern des Sitzteils 2 von der hochgestellten Lage *a* in die niedergestellte Lage *b* wird das Drahtseil 15' des Bowdenzugs 15 durch den zweiten Hebelarm 60'' des Stützhebels 60 gegen die Wirkung der Zugfeder 17 in Pfeilrichtung *f* längsbewegt, so daß die Kopfstütze 12 über den Winkelhebel 19 in ihrer Höhenlage *d* verbleibt. Geringfügige Höhenverlagerungen der Kopfstütze 12 werden durch den Längsschlitz 20 im Winkelhebel 19 ausgeglichen.

Anstelle der Zugfeder 17 kann nach Möglichkeit auch ein zweiter Bowdenzug (Gegenzug) vorgesehen werden.

Patentansprüche

1. Sitz, insbesondere Kraftfahrzeugsitz, im wesentlichen bestehend aus einem Sitzteil und einer Rückenlehne mit einer Kopfstütze, die mindestens eine, in einem oberen Rahmenquerteil verschiebbar aufgenommene und im Abstand zu diesem in einer lehnenseitigen Aufnahme verlagerbar geführte Tragstange aufweist, wobei die Kopfstütze durch eine Verstelleinrichtung bei unterschiedlichen Höhenlagen des Sitzteils in Bezug zum Fahrzeugboden jeweils etwa gleich hoch liegt, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufnahme (14) im Bereich des oberen Rahmenquerteils (3') der Rückenlehne (3) angebracht ist.
2. Sitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufnahme (14) von der Unterseite des obe-

ren Rahmenquerteils (3') der Rückenlehne (3) nach unten absteht und dabei einen rechteckförmigen Querschnitt hat, dessen Breitseite parallel zur Ebene der Rückenlehne verläuft.

3. Sitz nach Anspruch 2, wobei zwei Tragstangen der Kopfstütze an ihren unteren Endabschnitten über ein Querteil in Verbindung stehen, dadurch gekennzeichnet, daß das Querteil als ein in Bezug zur Aufnahme (14) verlagerbarer Schieber (13) ausgebildet ist und die Tragstangen (11) an diesem lösbar befestigt sind.

4. Sitz nach Anspruch 3, dessen Sitzteil eine Höhenverstelleinrichtung aufweist, mit der die Kopfstütze über einen Bowdenzug zur angrenzenden Beibehaltung ihrer Höhenlage zusammenwirkt sowie ferner am Querteil der Bowdenzug und eine Zugfeder in unterschiedlichen Wirkrichtungen angreifen, dadurch gekennzeichnet, daß die Zugfeder (17) längs des Rahmenquerteils (3') oder im Bereich eines Seitenteils (3'') der Rückenlehne (3) verläuft und ihr Verlängerungsseil (17') über wenigstens eine Umlenkung (Umlenkrollen 16) mit dem Schieber (13) in Verbindung steht.

5. Sitz nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß

- am Rahmenquerteil (3') der Rückenlehne (3) ein Winkelhebel (19) schwenkbar gelagert ist, dessen

- erster Schwenkarm (19') an seinem freien Endabschnitt einem Längsschlitz (20) aufweist, in den ein an einem lotrechten Fortsatz (13'') des Schiebers (13) angebrachter Führungsstift (21) längsvorschreibbar eingreift,

- am zweiten Schwenkarm (19'') des Winkelhebels (19) eine etwa parallel zum Rahmenquerteil (3') verlaufende und mit einem Ende an diesem befestigte Zugfeder (17) sowie ferner das Drahtseil (15') des Bowdenzugs (15) angreift,

- der Bowdenzug (15) seinerseits längs eines Seitenteils (3'') verläuft.

6. Sitz nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß am zweiten Schwenkarm (19'') des Winkelhebels (19) nur die Zugfeder (17) angreift, während das Drahtseil (15') des Bowdenzugs (15) am Schieber (13) festgelegt ist.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

-Leerseite-

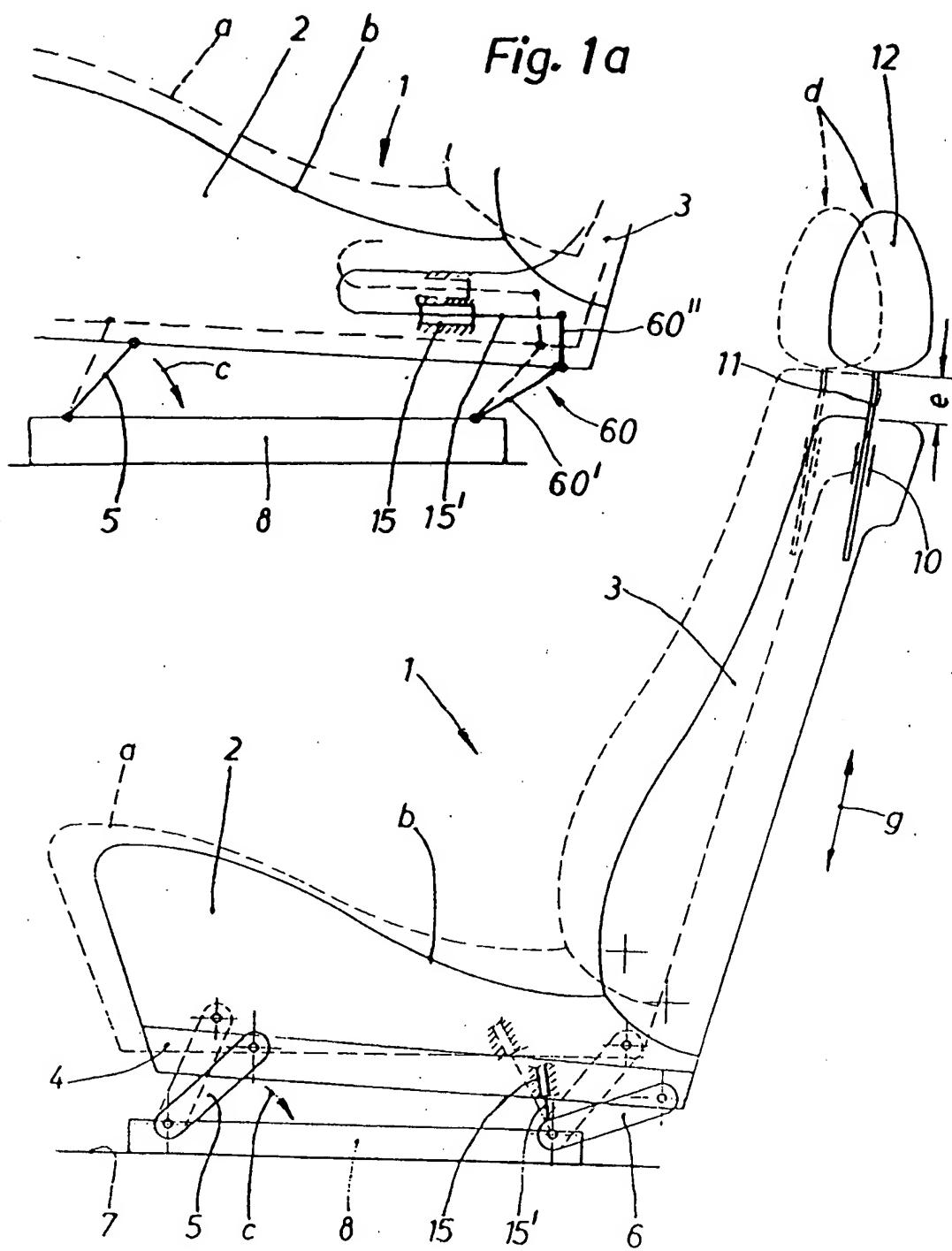


Fig. 1

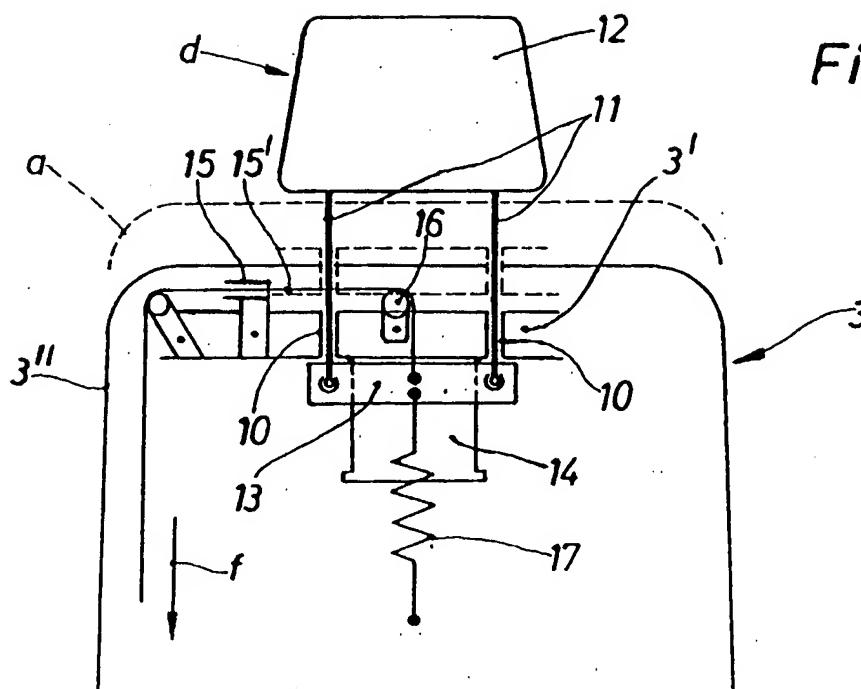


Fig. 2

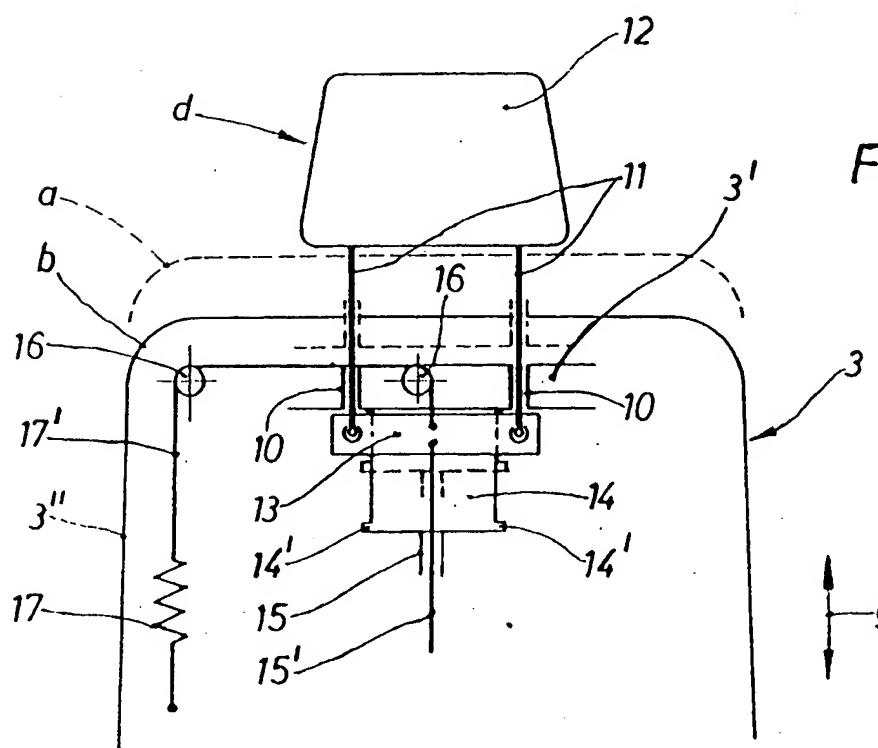


Fig. 3

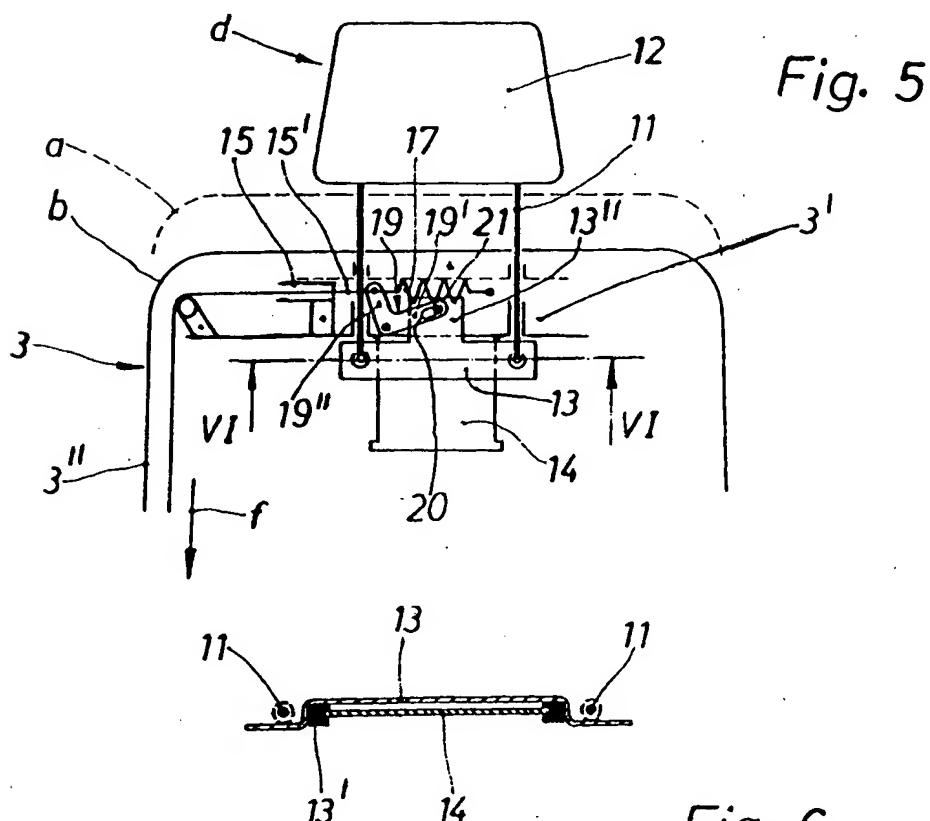
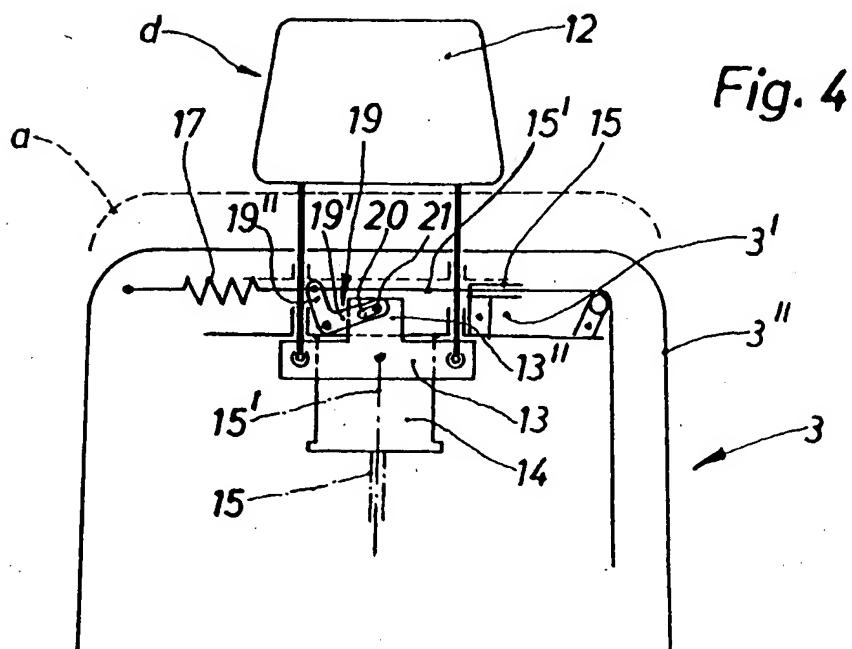


Fig. 6